

Pressemitteilung

Reform des Pendelverkehrs statt Erhöhung der Entfernungspauschale

Studie von Agora Verkehrswende zeigt Wege aus Spritpreisfalle und Ölabhängigkeit im Berufsverkehr / Wirksamkeit kommunaler Maßnahmen hängt vom Reformwillen der Bundesregierung ab / Stärkung von Bus, Bahn und Fahrrad allein wird nicht reichen

Berlin, 5. April 2022. Der Thinktank Agora Verkehrswende sieht in der anhaltenden Debatte über steigende Spritpreise und Neuordnung der Entfernungspauschale eine Chance, den Pendelverkehr in Deutschland insgesamt neu auszurichten und aus der Abhängigkeit vom Erdöl herauszuführen. Wie eine neue Studie von Agora Verkehrswende zeigt, müsste zunächst die Bundesregierung mit mehreren Maßnahmen die Rahmenbedingungen neu setzen, von einem Recht auf Homeoffice bis zur besseren Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Auf dieser Grundlage könnten Kommunen den Pendelverkehr fairer und klimagerechter gestalten, wenn ihnen der Bund dafür die rechtlichen Freiräume gewährt. Wichtig sei es dabei, nicht nur die Alternativen zum Pkw zu stärken, sondern auch überholte Privilegien des Autoverkehrs abzubauen.

Die Bundesregierung hat bereits Ende Februar in einem ersten Entlastungspaket eine Neuordnung der Entfernungspauschale noch in dieser Legislaturperiode beschlossen, mit der die ökologischen und sozialen Belange der Mobilität besser berücksichtigt werden sollen. Der unter den Regierungsparteien diskutierte Grundgedanke, ein Mobilitätsgeld einzuführen, geht aus Sicht von Agora Verkehrswende in die richtige Richtung, weil davon vor allem Haushalte mit niedrigerem Einkommen profitieren.

Für Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende, kann die Neuordnung der sogenannten Pendlerpauschale nur ein erster Schritt sein: „Pendlerinnen und Pendler brauchen von der Politik nicht immer neue finanzielle Entlastungen, sondern einen Plan, wie sie zukünftig klimafreundlich zur Arbeit kommen können. Über Jahrzehnte hat die Politik Anreize gesetzt, immer längere Arbeitswege in Kauf zu nehmen und diese vorrangig allein mit dem privaten Pkw zurückzulegen. Die aktuelle Krise zeigt, dass dies nicht nur der Gesellschaft hohe ökologische Kosten aufbürdet, sondern auch sicherheitspolitische Risiken mit sich bringt und die Menschen in die Ölpreisfalle treibt. Deshalb sollte die Bundesregierung die Neuordnung der Pendlerpauschale als Einstieg in eine umfassende Reform des Pendelverkehrs nutzen.“

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Von Homeoffice bis Infrastrukturfinanzierung: sechs Maßnahmen für die Bundesregierung

Die Studie, die das ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung im Auftrag von Agora Verkehrswende erstellt hat, gibt einen Überblick darüber, wie Bund und Kommunen den Pendelverkehr in Deutschland neu gestalten können. Für die Bundespolitik hebt die Studie sechs Maßnahmen hervor:

- die Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts an Zielen wie Sicherheit und Klimaschutz, so dass Kommunen zum Beispiel leichter Tempo 30 anordnen und Parkgebühren erheben können;
- die Einführung einer verursachergerechten Straßennutzungsgebühr, um den Erhalt der Straßen neu abzusichern und klimaneutrale Mobilität zu finanzieren;
- die stärkere Einbindung der Arbeitgeber bei der nachhaltigen Gestaltung des Berufsverkehrs, zum Beispiel durch ein Recht auf Homeoffice;
- die Verlagerung der Kfz-Steuer auf den Moment der Erstzulassung, verbunden mit einer konsequenten Differenzierung nach CO₂-Emissionen, um stärkere Anreize zum Kauf emissionsarmer Fahrzeugen zu geben;
- ein klares Signal für den Ausstieg aus Verbrennerfahrzeugen bis 2035, vor allem durch deutlich schärfere CO₂-Flottengrenzwerte ab 2025;
- die Förderung der Forschung für umweltverträglichen Pendelverkehr, etwa in Form von wissenschaftlich begleiteten Praxistests.

Kommunale Kräfte in regionalen Netzwerken bündeln

Für Kommunen bedeutet der Pendelverkehr eine besondere Herausforderung, weil die regionalen Zusammenhänge und die Anforderungen an die Planung komplex sind. Die Studie empfiehlt deshalb den Kommunen, sich in regionalen Netzwerken entlang der wichtigsten Pendelströme zwischen Städten und Umland zusammenzuschließen.

Zu den Maßnahmen, die die Kommunen ergreifen können, gehören laut Studie der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, besonders außerhalb der Städte, passgenaue Tarifmodelle in Kooperation mit Arbeitgebern, bessere Bedingungen für den schnellen Radverkehr und eine Stärkung des Mobilitätsmanagements in Kommunen und Betrieben. Gleichzeitig müssten Privilegien des Autoverkehrs abgebaut werden, damit Fortschritte bei der Verkehrsverlagerung nicht durch neuen Pkw-Verkehr aufgehoben würden. Geeignet seien dafür etwa Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Gebühren für die Nutzung von Parkraum und exklusive Fahrspuren für Schnellbusse auf den wichtigsten Straßen.

„Mit unserer Studie zeigen wir, was Kommunen tun können, um den Pendelverkehr für Mensch und Umwelt verträglicher zu gestalten“, sagt Philipp Kosok, Projektleiter bei Agora

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Verkehrswende. „Bisher setzt keine Region den Werkzeugkasten vollumfänglich ein. Einzelne Maßnahmen verpuffen schnell, erst recht wenn sie an der Gebietsgrenze enden. Wenn Kommunen in Pendelregionen ihr Personal, ihr Wissen und ihre Finanzen bündeln, werden sie für deutliche Verbesserungen sorgen können. Von der Bundesregierung brauchen sie mehr Entscheidungsfreiheit, um die Mobilitätswende vor Ort gestalten zu können. Sinnvoll wären auch nationale Vorgaben für das Erstellen von Pendelverkehrskonzepten in besonders betroffenen Regionen und das Einstellen von Mobilitätsverantwortlichen ab einer bestimmten Gemeindegröße.“

Verdopplung der Pendeldistanzen seit 1976

Das Berufspendeln ist in Deutschland für rund ein Fünftel des Personenverkehrs verantwortlich. Seit 1976 haben sich die mittleren Distanzen im Berufsverkehr fast verdoppelt, von gut 8 auf 16 Kilometer. Die Zahl der Menschen, die nicht in der Gemeinde arbeiten, in der sie wohnen, war im Jahr 2020 mit 19,6 Millionen mehr als 30 Prozent höher als im Jahr 2000. Der Autoanteil ist dabei besonders hoch. Im Pandemiejahr 2020 wählten Pendlerinnen und Pendler zu 68 Prozent das Auto. Das sind fünf Prozentpunkte mehr als ein Jahr zuvor. Dabei fahren sie praktisch immer allein; im Durchschnitt sitzen jeweils nur 1,075 Personen im Fahrzeug.

Die Studie mit dem Titel „Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können“ steht unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/wende-im-pendelverkehr/> kostenlos zum Download zur Verfügung.

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76